



TRV 2016/19427 Remissyttrande Hastighetsanpassning

Timrå kommun lämnar följande synpunkter på remissen.

Generella övergripande synpunkter på remissen

Det är naturligtvis vällovt att anpassa hastighetsgränser till vägarnas trafiksäkerhetsstandard. Men de föreslagna hastighetssänkningarna som Trafikverket föreslår istället för att göra investeringar för långsiktigt optimala lösningar kommer i hög utsträckning medföra en försämrad tillgänglighet och hämma tillväxten. Detta blir speciellt markant om långa sträckor i Norrland får sänkt hastighet.

De beräkningar på nyttoeffekter som gjorts i form av räddade människoliv, 7 st per år från och med 2025, på de vägar som föreslås få sänkt hastighet förutsätter att trafikanternas regelefterlevnad är god. I remissen finns inga uppgifter om vilka vägbredder de vägar har som föreslås få sänkt hastighet. På breda 13 meters vägar med bra siktsträckor som föreslås få sänkning från 100 km/h till 80 km/h bedömer kommunen att regelefterlevnaden inte kommer att vara god. Risken är uppenbar att antalet omkörningar i hastigheter >80 km/h kommer att öka med ökade olycksrisker som följd. En analys av vägbredder bör göras inför det fortsatta arbetet. Breda vägar som har en tillåten hastighet på 100 km/h bör snarast prioriteras för att få mittseparering.

En analys av underlaget visar att det är Region Mitt som drabbar hårdast om förslagen realiserar. I Region Mitt skulle restiden öka mest och regionen får också täcka upp för ökade utsläpp i andra regioner. För att nå trafiksäkerhetseffekter inom Region Mitt behöver långa sträckor åtgärdas. Det är oansvarigt ur ett samhällsutvecklingsperspektiv om en del av Sverige ska drabbas särskilt hårt.

Synpunkter på förslag till omskytning av befintliga vägsträckor i den nationella rapporten

Av sammanställningen i tabell 2 framgår att merparten (ca 92%) av de vägar som föreslås få höjd hastighet fram till 2025 till följd av investeringar inte ligger i region Mitt eller Norr. I Svealand och Götaland sker de flesta investeringar som medför höjning av hastigheten, medan det i norra Sverige främst sker hastighetssänkningar.

En annan skillnad är att det i de södra regionerna (Stockholm, Öst, Väst och Syd) är många länsvägar som på kortare sträckor får sänkningar, medan det i norra Sverige i många fall är europavägar och andra större vägar t ex E4, E14, E45 och E16 som får sänkningar. Den absoluta majoriteten av vägar som får sänkt hastighet till 80 km/h har idag 90 km/h som tillåten hastighet. Undantaget är vägar i Jämtlands, Västernorrlands och Norrbottens län där sänkningar från 100 km/h till 80 km/h föreslås, uteslutande på breda 13 meters vägar, t ex på E14.

Konsekvenserna av sänkningarna på viktiga europavägar där alternativa vägar saknas är förlängda restider för pendlare och inte minst för de turister som besöker fjällvärldens olika anläggningar.



Synpunkter på förslag till omskyllning (hastighetssänkning) i Jämtlands och Västernorrlands län

De allvarligaste restidsförlusterna är sänkningen från 100 km/h till 80 km/h på sträckan mellan Sundsvall och Östersund. Enligt förslaget ska 9 mil av den ca 18 mil långa sträckan få denna sänkning, varav 22 km i Jämtlands län och 68 km i Västernorrlands län. De aktuella vägsträckorna är uteslutande 13 meter breda vägar. Eftersom kollektivtrafik med buss och tåg är bristfällig, är de flesta beroende av bil för arbetspendling till och från orterna längs vägen samt för Ånge som ligger ca 1 mil från E14. Vägen är också ett tungt godsstråk och en viktig turistväg. Föreslagna hastighetssänkningar på E14 är helt oacceptabla.

Enligt förslaget ska hastigheten sänkas 2024 på dessa sträckor. Trafikverket måste därför göra omprioriteringar av investeringar så att vägsträckorna får en höjd trafiksäkerhetsstandard genom t ex mittseparering innan år 2024. Som tidigare nämnts är kommunens bedömning att regelefterlevnaden kommer att vara dålig på dessa sträckor, vilket medför många fler omkörningar och därmed ökade olycksrisker.

Väg 622 (Timmervägen) kan i framtiden bli en del av E14. Trafikverket ska genomföra en lokaliseringsutredning. Innan förändringar av hastighetsgränser sker bör resultatet av utredningen inväntas.

Håkan Eriksson
Planarkitekt